

Meik Woyke

**Leben in Suburbia.
Hamburg und sein Umland in den „langen sechziger Jahren“**

„Hamburgs Fluchtburgen stehen in Schleswig-Holstein“, konstatierte die Tageszeitung „Die WELT“ im März 1974. „Seit über 20 Jahren vollzieht sich im Süden des Landes zwischen den Meeren eine stürmische Entwicklung, die ihre Dynamik aus der Sehnsucht nach einem Platz im Grünen bezieht. Zehntausende von Hamburgern haben die Flucht aufs Land angetreten. Die Folgen dieses Bevölkerungsdrucks, der noch durch Zuwanderer aus den strukturschwachen Regionen des nördlichen Bundeslandes verstärkt wird, drohen die Landschaft in ein ökologisches und die Kommunen in ein finanzielles Chaos zu stürzen. Wie nach einer Explosion ist ein Splitterregen von Siedlungen auf den 25-Kilometer-Gürtel um die Hansestadt niedergegangen.“

Die solchermaßen, teils in martialischen Worten beschriebene Suburbanisierung stellte die grundlegende Form der Urbanisierung in den entwickelten westeuropäischen Industriegesellschaften des 20. Jahrhunderts dar. Wie sich am Beispiel von Hamburg, der größten Stadt der alten Bundesrepublik, und dem angrenzenden nördlichen wie südlichen Umland zeigen lässt, wurde die Ausbreitung von Städten über die jeweiligen administrativen Grenzen hinaus von der Urbanisierung stadtnaher, vormals agrarisch strukturierter Gebiete begleitet. Dieser rückblickend als Suburbanisierung bezeichnete Prozess basierte auf tief greifenden Veränderungen der Gesellschaft und trieb – durch vielfältige Austauschbeziehungen zwischen Stadt und Land – selbst den gesellschaftlichen Wandel voran.

Seit den späten fünfziger Jahren ging der Siedlungs- und Eigenheimbau jenseits des Stadtrands zunehmend mit der räumlichen Dekonzentration von Handel-,

Gewerbe- und Industriestandorten einher. Schließlich wurden zudem Arbeitsplätze des Dienstleistungssektors von den häufig als Oberzentren fungierenden Kernstädten ins stadtnahe Umland verlagert.

Für die weithin, jedoch wegen der Grenze zur DDR nicht für West-Berlin zu beobachtende Suburbanisierung sind in der Alltagssprache ebenso wie in der wissenschaftlichen Diskussion verschiedene Begriffe und Umschreibungen gefunden worden. Die Zeitungen berichteten über den „Zug ins Grüne“ und den „Speckgürtel“ von Städten wie Hamburg, München, Frankfurt am Main, Stuttgart oder Hannover, während Stadtplaner, Architekten, Soziologen und bald auch Historiker von Suburbia, städtischer Peripherie, „Zwischenstadt“ oder suburbanen Agglomerationsräumen sprachen. Von hier aus war es nur ein verhältnismäßig kleiner Schritt zur Schaffung von Metropolregionen beziehungsweise erweiterten Kommunalverbänden sowie der gegenwärtigen politischen Debatte über wachsende und schrumpfende Städte.

Es ist kaum ein Zufall, dass sich die bundesrepublikanische Suburbanisierung in den sogenannten „langen sechziger Jahren“ enorm verstärkte. Während die materiellen, politischen und kulturellen Spielräume in der Dekade nach dem Zweiten Weltkrieg außerordentlich eng gewesen waren, profitierten die Westdeutschen seit der Endphase des Wiederaufbaus – im letzten Drittel der fünfziger Jahre – von weit reichenden gesellschaftlichen Reform- und Wandlungsprozessen, die sich bis zur ersten Ölkrise 1973/74 nahezu ungebrochen fortsetzten.

Die Suburbanisierung entwickelte sich zum Massenphänomen. Unerlässliche Grundlage für diese neue Dimension des Stadtrandwohnens war der enorme Zuwachs an Kapital, Mobilität und frei verfügbarer Zeit, der jetzt die bundesdeutsche Gesellschaft prägte. Das möglichst geräumige „Häuschen im

Grünen“ diente als Indikator für den erarbeiteten Wohlstand und nicht selten wurde eine – zumeist mit staatlicher Unterstützung – erworbene Immobilie zur sozialen Distinktion benutzt, um sich von Arbeitskollegen, Freunden oder Nachbarn abzugrenzen.

Die Bundesrepublik erlebte einen Eigenheimboom, der in der deutschen Geschichte seines Gleichen sucht. Anfang der fünfziger Jahre hatte ungefähr ein Viertel der Westdeutschen, vornehmlich auf dem Lande, über Wohneigentum verfügt, 1962/63 waren es der amtlichen Einkommens- und Verbraucherstatistik zufolge bereits 38 Prozent. Das Eigenheim „im Grünen“ stand für Geborgenheit und Erholung vom Stress des Alltags. Überdies bot die Natur im Gegensatz zur Stadt andere Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder. Nicht bloß der Verkehr war geringer, sondern nach gängiger Vorstellung beschwerte sich auch kein Nachbar über Ruhestörungen oder nervte selbst durch laute Musik. Das Leben verlief in Suburbia mutmaßlich weniger hektisch. Zudem überdauerte Grund- und Immobilienbesitz gesellschaftliche Krisen und galt deshalb als sichere Geldanlage.

Dies betonte nicht zuletzt das bundesweit vertriebene Magazin der Gemeinschaft öffentlicher Bausparkassen, „Das Haus“, das bereits seit 1949 im Burda-Verlag erschien. Zum Beispiel fand sich Ende der fünfziger Jahre in der Zeitschrift ein langer Artikel über den Werbefilm der Bausparkassen „Ferien vom Alltag“. Der Streifen lief 45 Minuten und hatte Spielfilmcharakter. Gezeigt wurden Bilder eines ansehnlichen Eigenheims „im Grünen“, insbesondere eine entspannt wirkende Kaffeetafel auf einer weitläufigen Rasenfläche. Im Gegensatz zu einer zur selben Zeit zirkulierenden Bausparfibel ging es jedoch weniger um die Zuschaustellung von übermäßigem Luxus als um bescheidenen Wohlstand, der sich mit einem harmonischen Partnerschafts- und Familienideal verband, was mit dem Weltbild des von 1957 bis 1965 amtierenden CDU-

Wohnungsbauministers Paul Lücke korrespondierte, den der SPIEGEL in einer Titelgeschichte treffend als „Eigenheim-Apostel“ titulierte.

Derweil kam in dem Magazin „Das Haus“ der Text des als Filmmusik dienenden Leitliedes zum Abdruck:

„Ein kleines Haus im Wiesengrün,
wo viele bunte Blumen blühn,
das ist das Schönste auf der Welt.
Ein kleines Haus für uns allein,
mehr brauch' ich nicht zum Glückhsein,
wenn mir dein Herz die Treue hält!

Und wenn wir durch den Garten gehen
und unser kleines Häuschen sehn,
wird jeder Tag ein Sonntag sein.
Im kleinen Haus – im Wiesengrün,
da ist die Welt voll Sonnenschein.“

In einer anderen Ausgabe des Bauspar-Magazins, im August 1960, wurde der Garten von Einzelhäusern als „grünes Zimmer“ charakterisiert, und zwar ausdrücklich als Zier- und nicht mehr als Nutzfläche wie noch in der Nachkriegszeit. Der Garten sollte als Erholungszone für die Hausfrau dienen sowie als Empfangsraum für Besucher, das Gespräch würde sich dort viel lockerer gestalten. Zahlreiche Artikel offenbarten im Kontrast zu diesen Verlautbarungen allerdings gegenläufige Tendenzen, zumindest ein hohes Maß an sozialer Kontrolle und übersteigerten Besitzansprüchen, so etwa 1965 der große Sonderteil über Vorgarten-Einfriedungen.

Generell weckte die allmähliche politische Umorientierung der Bundesrepublik, vom Rücktritt Adenauers über die konservative Modernisierung während der Großen Koalition bis hin zur sozialliberalen Bundesregierung, vielgestaltige Zukunftshoffnungen. Selbst der Erwerb eines Eigenheims stellte für etliche Westdeutschen bei umfassend gesicherter Existenzgrundlage offenbar kein großes Wagnis mehr dar. Es herrschte ein Aufbruchsklima, das auch unterprivilegierten Schichten einen sozialen Aufstieg zu versprechen schien. Allerdings entstand nicht eine „nivellierte Mittelstandsgesellschaft“, wie der konservative Soziologe Helmut Schelsky bereits 1953 behauptet hatte. Die Signatur der sich ausprägenden Massenkonsungesellschaft war vielmehr die Pluralität, die ihren Ausdruck in der Differenzierung von Wohnformen, Lebensstilen und Konsumoptionen fand. So mussten die schlechter gestellten Schichten in aller Regel mit den vor allem in den sechziger und siebziger Jahren im suburbanen Raum errichteten Wohnblöcken und Punkthochhäusern des Sozialen Wohnungsbaus vorlieb nehmen.

Fraglos gehörte – neben dem Zuwachs an Kapital – die exorbitante Steigerung der individuellen Mobilität in den „langen sechziger Jahren“ zu den entscheidenden Faktoren für die Ausbreitung urbaner Wohn- und Lebensformen mit gesamtgesellschaftlicher Durchschlagskraft. Nach dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems beförderte die verkehrspolitisch gewollte und letztlich bis heute ungebremst zunehmende Automobilisierung die Herausbildung von spezifischen Bewegungs- und Handlungsmustern, die nicht an historisch gewachsenen Siedlungsgrenzen haltmachten. Die 1954 von der Bundesregierung eingeführte großzügige Entfernungspauschale machte das Berufspendeln, das für viele Bürger rasch zur Gewohnheit wurde, auch in steuerlicher Hinsicht attraktiv.

Während es 1950 in der Bundesrepublik lediglich eine halbe Million private Kraftwagen gab, waren es zehn Jahre später bereits mehr als acht Mal so viele. Neben dem weit verbreiteten VW-Käfer und dem Lloyd prägten anfangs Kleinstwagenmodelle wie die BMW-Isetta, das Goggomobil und der NSU-Prinz den Straßenverkehr. Bis 1970 stieg die PKW-Zahl auf 13 Millionen an, wobei der Trend zum Mittelklassewagen unübersehbar war. Zu den neuen Autobesitzern zählten überdurchschnittlich viele Arbeitnehmer. Das ehemalige Luxusgut konnten sich mittlerweile selbst die unteren Gesellschaftsschichten leisten, häufig allerdings nur durch Kreditkauf. Außerdem erwarben zunehmend Frauen den Führerschein, bald verfügte jede zweite Familie über einen Kraftwagen.

Mit der Automobilisierung der westdeutschen Gesellschaft, die Hamburg zügig erfasste, vergrößerte sich die individuelle Mobilität beträchtlich. Das Auto blieb jedoch noch lange eine Männerdomäne. Selbst größere Pendeldistanzen konnten mühelos überwunden werden, unabhängig von den starren Fahrplänen des Nahverkehrs und vorgegebenen Strecken.

Im Zuge dieser Entwicklung veränderte sich auch das Raumgefühl der meisten Hamburger und übrigen Bundesbürger. Dies betraf die Berufswege ebenso wie die Einkaufsfahrten und den Freizeitverkehr. Gerade die neuen Bewohner der suburbanen Agglomerationsräume entwickelten neben den in Mode kommenden, ausgedehnten Urlaubsreisen auch im Alltag verstärkt überlokale Orientierungen, je nach persönlicher Mobilität und Infrastruktur des Wohnorts. Etliche Bedürfnisse ließen sich trotz der fortschreitenden Einzelhandels- und Gewerbesuburbanisierung nach wie vor lediglich in der jeweiligen Kernstadt, also in diesem Fall in Hamburg erfüllen. Zudem fehlte es in Suburbia an qualifizierten Arbeitsplätzen, Kindergärten und weiterführenden Bildungseinrichtungen. Auch die im Gegensatz zum städtischen Niveau

rudimentäre Gesundheitsversorgung und die nicht sehr abwechslungsreichen Kultur-, Sport- und Vergnügungsangebote ließen viele Wünsche offen, wobei allerdings zwischen gewachsenen Städten wie Bad Oldesloe und noch relativ jungen suburbanen Gemeinden zu unterscheiden ist.

Die Ausweitung des individuellen Freizeitbudgets, vor allem die wiederholte Reduzierung der täglichen Arbeitszeit bis auf acht Stunden und die Einführung des arbeitsfreien Wochenendes, stellte desgleichen eine wichtige Erleichterung für das regelmäßige Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort dar. Laut der Volkszählung von 1961 hatte sich die Berufspendlerzahl in der Bundesrepublik in den letzten zehn Jahren von 3,2 auf 6,1 Millionen erhöht. Für über 30 Prozent der abhängig Beschäftigten lag der Arbeitsplatz nicht am Wohnort.

Trotz mitunter langer Anfahrtswege, Verkehrsstaus, der nervenaufreibenden Parkplatzsuche und anderer Belastungen wie dem wachsenden Unfallrisiko nahmen viele motorisierte Pendler die individuelle werktägliche Autofahrt zur Arbeit anscheinend durchaus als entlastend wahr. Speziell für Männer fungierte der PKW in solchen Fällen als mobiler Privatraum, als willkommene Möglichkeit, um von den Anforderungen des Tages und gegebenenfalls der Familie abschalten zu können. Die boomende Autoindustrie unterstützte diese Tendenzen durch kontinuierliche technische Innovationen. Manch ein Kraftwagen glich mit seinen gewissenhaft ausgewählten Schonbezügen für die Sitze, zusätzlichen Kissen und dekorativen Accessoires einem zweiten Wohnzimmer. Die Fortschritte bei der Klimatisierung und in der Unterhaltungselektronik, die ein unbeschwertes Fahrvergnügen garantieren sollten, trugen im starken Maße zu einer gleichsam häuslichen Gemütlichkeit bei.

Zu diesem Ergebnis kam auch eine 1970 veröffentlichte Broschüre der Behörde für Wirtschaft und Verkehr in Hamburg. Betont wurden die „statussymbolische Bedeutung“ und die „Hobby-Bedeutung“ des eigenen PKW. Dazu gehöre neben dem Wunsch nach einer unabhängigen Bewegungsmöglichkeit das Streben nach dem jeweils neuesten Modell einer bestimmten Automarke sowie das gestiegene Interesse an der Wagentechnik, besonders was Extraausstattungen anbetraf. Auch wenn die ins Umland der Hansestadt führenden Bahnen und Busse durchaus frequentiert wurden, ließ sich der Primat des Automobils zum Leidwesen der Behörde kaum durch rationale Argumente brechen. Für das aus der neuen Ökologiebewegung gespeiste Bemühen, den ÖPNV zur Verringerung des Verkehrsaufkommens gegenüber der Individualmotorisierung zu stärken, war das eine denkbar schlechte Voraussetzung. Dennoch setzte Hamburg den Schnellbahnausbau gemäß dem von Fritz Schumacher begründeten Achsenkonzept in Zusammenarbeit mit seinen Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen fort. Im Zuge dessen entstanden an zentralen Umlandhaltestellen zahlreiche neue Park-and-Ride-Plätze. Doch letztlich obsiegte die Bequemlichkeit, die meisten Pendler scheuten längere Fußwege, gerade bei schlechtem Wetter, und zogen es vor, mit dem Kraftwagen direkt bis zu ihrer Arbeitsstätte zu fahren.

Ganz anders sahen die Erfahrungen zahlloser Frauen aus. Besonders die sogenannten „Grünen Witwen“, die relativ immobilen, überwiegend nicht-erwerbstätigen Pendler-Ehefrauen, konnten nur unter bestimmten Voraussetzungen am städtisch-gesellschaftlichen Leben teilhaben. Auf ein häuslich-reproduktives Aufgabenfeld verpflichtet und häufig räumlich getrennt von Verwandten, Freunden und anderen funktionierenden sozialen Netzwerken, standen diese Vollzeit-Hausfrauen im Gegensatz zu ihren Männern unter dem latenten Druck, sich nahezu vorbehaltlos auf ihr suburbanes Wohnumfeld einzulassen.

Der Begriff „Grüne Witwe“, eher die Metapher für ein in den sechziger und siebziger Jahren weit verbreitetes Phänomen als eine wissenschaftliche Kategorie, wurde von der nordamerikanischen Suburbanisierungsforschung geprägt und rasch in den westeuropäischen Industriestaaten aufgegriffen. Mitte der sechziger Jahre widmete beispielsweise die Zeitschrift des schweizerischen Genossenschaftsverbandes „Migros“ den sogenannten „Grünen Witwen“ einen ganzseitigen Artikel. Mit vielfältigen Bezügen auf die ähnliche Situation in der Bundesrepublik wurden unter anderem sieben Goldene Regeln für Männer beim Umgang mit ihren an der städtischen Peripherie lebenden Ehefrauen abgedruckt. Hierbei traten ein stark hierarchisch geordnetes Geschlechterverständnis sowie ein antiquiertes Frauenbild zutage. Etwas differenzierter las sich ein Artikel, der 1970 in dem Informationsblatt der vier staatlichen Wohnungsunternehmen in Hamburg erschien. Das Fazit, das Leben sei eben hart und die betroffenen Frauen wären oftmals überempfindlich, erinnerte im Tenor jedoch stark an die „Migros“-Zeitschrift. Eine kuriose Ausschlichtung des Themas stellte der 1982 veröffentlichte Roman „Das Haus der grünen Witwe“ dar. Im Klappentext des Buches aus dem – laut Eigenwerbung – auf „erotische Phantasien und prickelnde Anregung“ spezialisierten Carl Stephenson Verlag hieß es andeutungsreich: „In den Häusern der Vorstädte findet man sie – die sogenannten ‚grünen Witwen‘. Warum man sie so nennt – nun, sie sind eben oft allein, weil ihre Männer den ganzen Tag lang in der meist nahegelegenen Stadt arbeiten. So kommt es auch, daß diese Frauen manchmal von einem ungeheuren Erlebnishunger gepackt werden.“ Selbst der populäre Steuer-Ratgeber „Der Kleine Konz“ thematisierte das hier näher betrachtete Phänomen, noch im Jahr 2005 wurde im Abschnitt über die Absetzbarkeit von Ausbildungskosten ausgeführt: „Mit grüner Witwe wird kein Krankheitsbild beschrieben, wohl aber ein ungesunder Gemütszustand: Eine junge Frau langweilt sich tagsüber, weil sie etwas abgeschieden im Grünen lebt, während ihr Gemahl dem Erwerb

nachgeht. Mit einem Studium nebenbei wäre ihr doch schon geholfen, und steuerlich kommt auch einiges dabei herum.“

Wie gerade die letzten beiden Beispiele zeigen, birgt die Rede von den „Grünen Witwen“ die Gefahr, individuelle Lebensentwürfe und Erfahrungsräume generalisierend als defizitär abzuqualifizieren. Gleichwohl verweist der Begriff auf spezifisch weibliche Raumerfahrungsmuster: So erinnerte sich Gertrud Eller, eine 1928 geborene Rechtspflegerin aus der westlich von Hamburg gelegenen holsteinischen Stadt Wedel, außerordentlich lebhaft, wie beschwerlich es für sie als junge Mutter von drei Kindern in den fünfziger Jahren war, von ihrer etwas abgelegenen Wohnsiedlung zu Fuß über Schotterstraßen zum S-Bahnhof zu gelangen. Später wurde die Fahrt in die Hansestadt zwar durch einen Buszubringer erleichtert, doch Kinderwagen durften nicht mitgenommen werden. Auch im folgenden Jahrzehnt waren die Raumanpassungschancen der sogenannten „Grünen Witwen“ in suburbanen Agglomerationsräumen tendenziell begrenzt. Waltraud Schröder, die Ehefrau eines in Hamburg tätigen Bankangestellten aus Schwarzenbek im Kreis Herzogtum Lauenburg, die ihren Beruf nach der Geburt ihres ersten Kindes aufgegeben hatte, blickte häufig an einer Bushaltestelle den abfahrenden Fahrgästen nach. Ihre erzwungene Ortsansässigkeit in einer neu errichteten Reihenhaussiedlung belastete sie erheblich. Soziale Kontakte hatte sie anfangs kaum. Erst mit der Zeit verbesserte sich ihre Situation, auch weil sie trotz ihrer mittlerweile drei Kinder ehrenamtlich beim Deutschen Roten Kreuz tätig geworden war.

Zumindest in den „langen sechziger Jahren“ waren Frauen gerade jenseits des Stadtrands aufgrund ihres geringeren Mobilitätsgrads im Vergleich zu ihren erwerbstätigen Männern tendenziell unterprivilegiert. Die alltägliche Reduzierung auf den Privatraum und das schmale Angebotsspektrum von suburbanen Wohnorten machten auch Einkommensschwachen, Kindern, Jugendlichen und Senioren zu schaffen.

Ab den siebziger Jahren differenzierten sich die Lebensverhältnisse von Frauen zunehmend aus. Weibliche Erwerbsarbeit wurde selbst angesichts der in dieser Dekade auftretenden ökonomischen Krisen immer öfter akzeptiert. Auch der Abbau von geschlechtsspezifischen Benachteiligungen im Bildungswesen eröffnete zusammen mit anderen gesellschaftlichen Modernisierungsprozessen individuelle Freiräume. Nicht zuletzt deshalb wurde das lange Zeit gültige Familienmodell, ein männlicher Alleinverdiener, eine „Nur-Hausfrau“ sowie zwei bis drei Kinder, langsam von alternativen Vorstellungen überlagert. Das von der in den sechziger Jahren erstarkten Frauenbewegung eingeforderte Selbstbestimmungsrecht und die erweiterten Wahlmöglichkeiten bei der Lebensplanung führten jedoch für viele Frauen zu enormen Doppelbelastungen. Sogar Zuverdienerinnen mit einem wohnungsnahen Teilzeitarbeitsplatz litten unter der aus männlicher Perspektive nach wie vor bestehenden Verpflichtung, neben dem Beruf noch den Haushalt zu bewältigen, was oftmals mit den eigenen Ansprüchen korrespondierte.

Unterdessen machte der Infrastrukturausbau in den suburbanen Wohnsiedlungen beachtliche Fortschritte. Parallel dazu verschwand – wohl kaum zufällig – der Begriff der „Grüne Witwe“ aus dem öffentlichen Sprachgebrauch. Offenbar galt Suburbia in den siebziger Jahren nicht mehr per se als Inbegriff einer antifeministischen Umgebung. Die betroffenen Siedlungen, die übrigens hauptsächlich von Männern als reine „Schlafstädte“ abgestempelt wurden, gewannen auch dank engagierter Stadtplanerinnen an Qualität, während sich die Erfahrungsräume von Frauen infolge der steigenden Zahl familiärer Zweitwagen erheblich veränderten.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems und die Automobilisierung gehörten, dies lässt sich abschließend festhalten, zu den wesentlichen

Voraussetzungen für die Suburbanisierung, die ab den fünfziger Jahren zur Erschließung immer größerer Räume führte. Im Zusammenspiel mit dem lang andauernden ökonomischen Aufschwung und der Erweiterung des Sozialstaats bot die massenhafte Verbreitung des eigenen Kraftwagens, die von einer autofahrerfreundlichen Verkehrspolitik befördert wurde, breiten Gesellschaftsschichten eine bisher exklusive Flexibilität bei der Ausprägung eines persönlichen Wohn-, Konsum- und Freizeitstils; gleichzeitig verfestigte sich allerdings die auf Normierung und Standardisierung ausgelegte industrielle Massenkultur. Mit dem Auto konnten die ohnehin nie gänzlich starren Grenzen zwischen Stadt und Land mühelos überwunden werden. Infolgedessen stieg die Zahl der Berufspendler enorm an. Gerade Männer profitierten von der autogestützten Mobilität und waren in der Lage, bisherige Formen von Raumgebundenheit zu überwinden. Demgegenüber blieben ihre Ehefrauen, die sogenannten „Grünen Witwen“, sowie Kinder, Jugendliche und Senioren zunächst auf öffentliche Verkehrsmittel und die lückenhafte Infrastruktur im suburbanen Wohnumfeld angewiesen, so dass ihre alltäglichen Erfahrungsräume in den „langen sechziger Jahren“ weniger abwechslungsreich waren. Erst ganz allmählich nahm die Mobilität von Frauen zu. So erlebten beide Geschlechter die für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts charakteristische Verinselung des Lebens, die im Zuge der wachsenden Beschleunigung mit einer immer flüchtigeren Raumwahrnehmung einherging.